



Reutlingen intermodal Terminal

Reaktivierung und Neukonzipierung des ehemaligen Güterbahnhofareals

Sachstandsbericht PA Regionalverband Neckar-Alb

31.1.2017





Inhalt der Präsentation

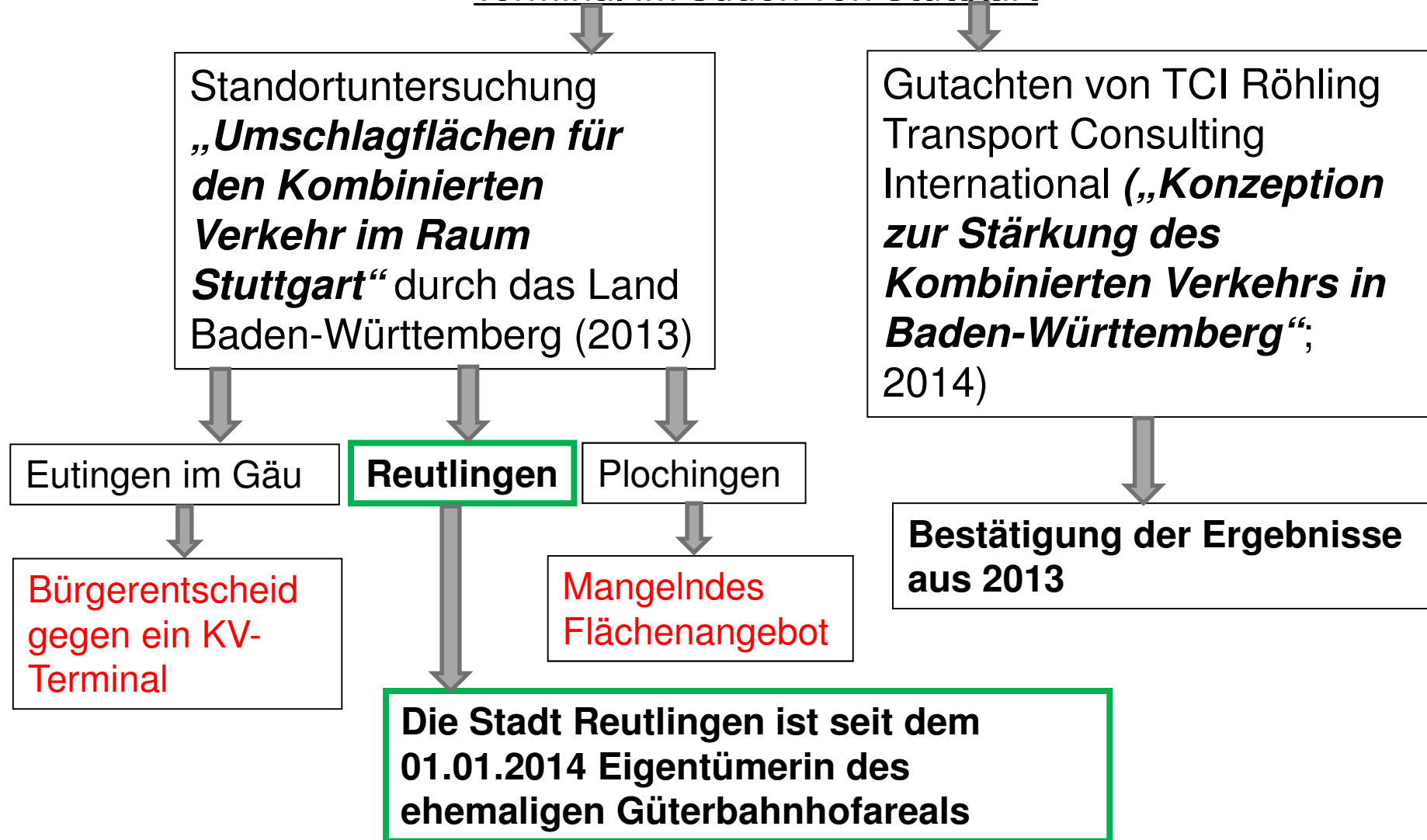
- Motivation
- Einzugsgebiet und Warenpotential
- Betreiberkonzept – Dimensionierung und Layout
- Verkehrskonzept – schienenseitig und straßenseitig
- Handlungsempfehlung



Motivation



Terminal im Süden von Stuttgart



Einzugsgebiet eines intermodalen Terminals



- Regionale Abgrenzung auf der Ebene der Landkreise
- Zuordnung zum Einzugsgebiet durch Vergleich der jeweiligen Entfernungen zu Terminals im Umland eines Landkreises
- Berücksichtigung von Hauptverkehrsadern und Unternehmensansiedlungen



Umfrageergebniss: Warenpotenzial



Warenpotenzial - optimistisch								
TEU gesamt	137.796	52.228	10.897	74.671	109.459	87.025	2.732	19.702
TEU > 300 km	87.895	16.414	6.504	64.977	23.598	8.401	1.618	13.579
TEU Interesse am RIT	34.061	15.871	5.265	12.925	4.950	2.608	397	1.945
Landkreise	Gesamt	Reutlingen	Tübingen	Zollernalb	Gesamt	Reutlingen	Tübingen	Zollernalb
	Warenversand				Warenempfang			

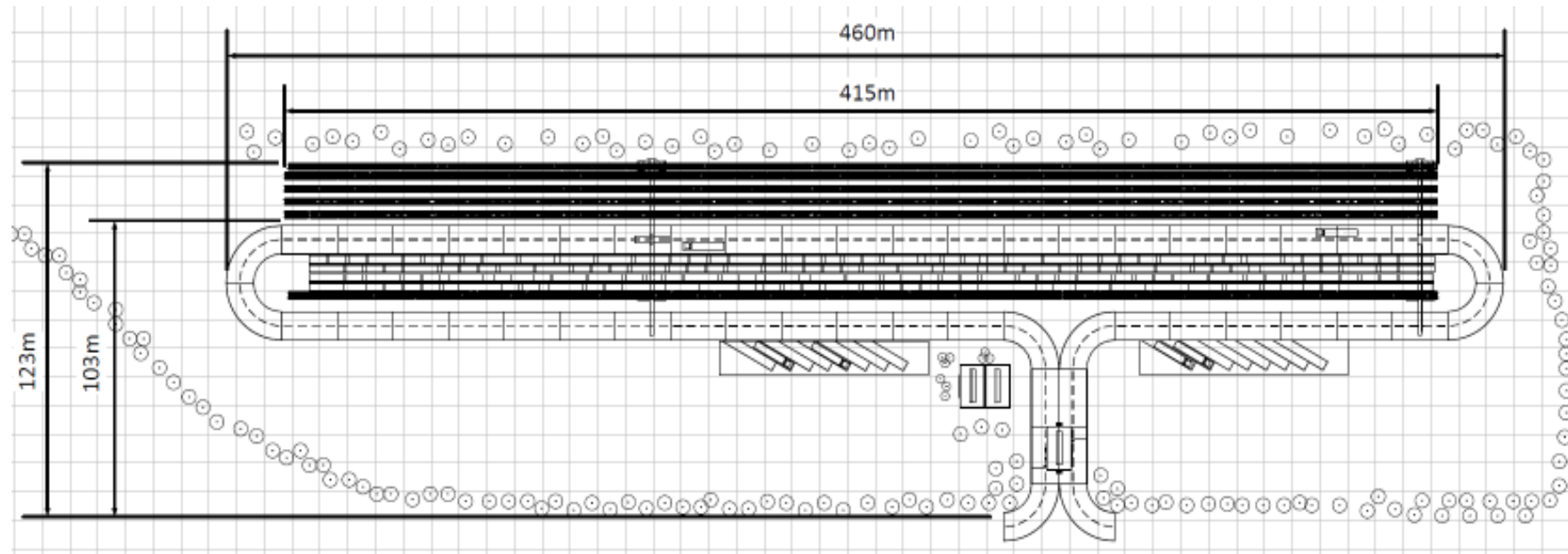
Warenpotenzial - pessimistisch								
TEU gesamt	76.344	52.228	5.449	18.668	93.317	87.025	1.366	4.926
TEU > 300 km	35.910	16.414	3.252	16.244	12.605	8.401	809	3.395
TEU Interesse am RIT	21.735	15.871	2.633	3.231	3.293	2.608	199	486
Landkreise	Gesamt	Reutlingen (100%)	Tübingen (50%)	Zollernalb (25%)	Gesamt	Reutlingen (100%)	Tübingen (50%)	Zollernalb (25%)
	Warenversand				Warenempfang			

TEU = Twenty-foot Equivalent Unit

- Transporte ab 300 km für den kombinierten Verkehr von Interesse
- Optimistische Werte direkt aus der Umfrage
- Pessimistische Werte unter Berücksichtigung des Einzugsgebietes ermittelt
- Statistisch ermitteltes Warenpotenzial wird durch die Umfrage bestätigt

➤ Warenpotenzial für einen intermodalen Terminal in Reutlingen deutlich vorhanden





- Nutzfläche Gelände 51.000 m² bei Erhaltung des Recyclinghofes
- Zufahrt im südwestlichen Teil des Geländes
- Warenpotenzial bedingt Einsatz von Schienenportalkränen
- Gleisanlage für bis zu 4 Halbzüge
- Einbahnstraßen-System auf dem Gelände für geregelten und sicheren Verkehr
- Bereitstellung von Lagerkapazitäten erforderlich

Betreiberkonzept - Layout



Betreiberkonzept - Dimensionierung



	Dimensionierung Layout			
	nach pessimistischer Einschätzung	nach optimistischer Einschätzung	mit reduziertem Investitionsvolumen	mit reduzierter Lagerkapazität
Warenversand [TEU]	21.735	34.061	21.735	
Warenempfang [TEU]	3.293	4.950	3.293	
Warenpotenzial [TEU]	25.028	39.011	25.028	49.280
△ 20' Containern [Stück]	25.028	39.011	25.028	49.280
Volle Container pro Jahr [Stück]	16.269	25.358	16.269	32.032
Anteil Leercontainer [%]	87%	87%	87%	87%
Leercontainer pro Jahr [Stück]	14.129	22.141	14.129	27.868
Gesamtanzahl Container pro Jahr [Stück]	30.398	47.499	30.398	59.900
Containerumschlag [Stück/d]	122	190	122	240
Erforderliche Picks [Anzahl/d]	244	380	244	480
Betriebsstunden pro Arbeitstag [h]	8	8	9	8
Picks [Anzahl/h]	31	48	27	60
Kranleistung [Picks/h]	30	30	30	30
Notwendigen Kräne [Anzahl]	2	2	1	2
Ganglänge [m]	405	405	405	405
Containerebenen [Anzahl]	4	4	4	4
Durchschnittliche Containerlänge [m]	10,35	10,35	10,35	10,35
Container pro Gang [Anzahl]	148	148	148	148
Kapazität Lager [d]	3	3	3	2
Erforderliche Lagerkapazität [Container]	366	570	366	480
Notwendigen Gänge [Anzahl]	3	4	3	4
Tatsächliche Lagerkapazität [Container]	444	592	444	592
Auslastung [%]	82%	96%	82%	81%

- Vielzahl an Einflussfaktoren für Dimensionierung des Layouts
- Zur Reduzierung der Investitionen zunächst Betrieb mit einem Schienenportalkran denkbar
- Finale Entscheidung obliegt dem Betreiber



Verkehrskonzept - straßenseitig



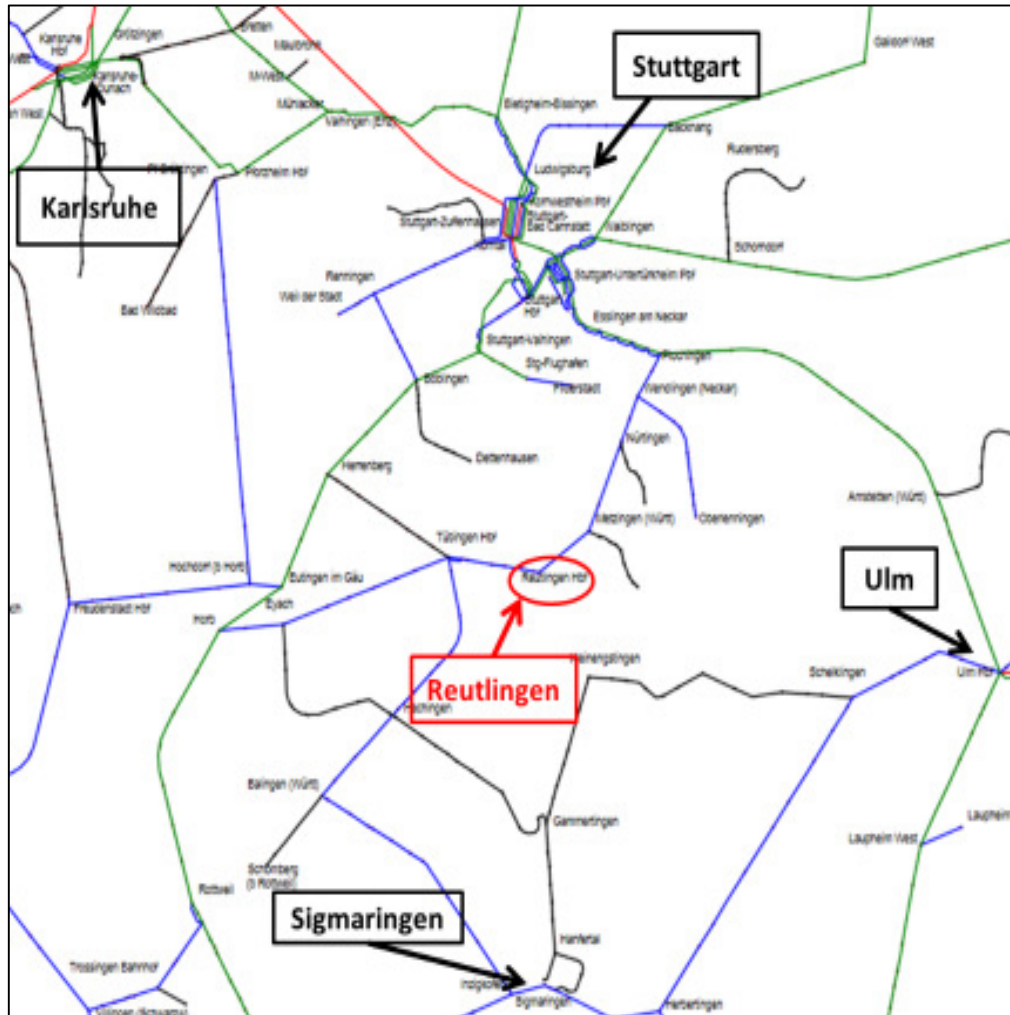
- Die Zunahme des Verkehrs liegt selbst zur Spitzenstunde deutlich unter 1%.
- Außerdem wird eine Entlastung der Ortsdurchfahrt im Zuge der Fertigstellung des Scheibengipfeltunnels erwartet.
- Zusätzliche Fahrten im Vor- und Nachlauf des RiT haben keinen Einfluss auf die gegenwärtige Verkehrssituation in Reutlingen.

		2015				2025					
		ohne RiT			mit RiT		ohne RiT			mit RiT	
Straßenanbindung		Wert	Einstufung	+	Wert	Einstufung	Wert	Einstufung	+ LKW/h	Wert	Einstufung
Verkehrsablauf	Stuttgarter Straße (B 28)	2470	E	6	2.476	E	3327	F	8	3.335	F
	Schiefer Straße (B28)	4370	F	6	4.376	F	5886	F	8	5.894	F
	Rommelsbacher Straße (L378)	3675	F	6	3.681	F	4950	F	8	4.958	F
	Storlachstraße	735	B	6	741	B	990	B	8	998	B
Verkehrsdichte	Stuttgarter Straße (B 28)	41,17	E	0,10	41,27	E	55,45	F	0,13	55,58	F
	Schiefer Straße (B28)	72,83	F	0,10	72,93	F	98,10	F	0,13	98,23	F
	Rommelsbacher Straße (L378)	61,25	F	0,10	61,35	F	82,50	F	0,13	82,63	F
	Storlachstraße	24,50	C	0,20	24,70	C	33,00	D	0,27	33,27	D

Verkehrsablauf = MSVw [Kfz/h] Verkehrsdichte = k [Kfz/km]



Verkehrskonzept - schienenenseitig



- Wichtigste Verbindung: Reutlingen – Plochingen – Stuttgart
- Transnationaler Transport ohne zusätzlichen Umschlag sind aktuell nur in der Streckenführung über Plochingen möglich.
- Ausbau weiterer Strecken (z.B. Richtung Horb oder Sigmaringen) kann die Anbindung zusätzlich verbessern.
- Details der Trassennutzung sind vom zukünftigen Betreiber auszuhandeln





- Land Baden-Württemberg: Investitionskredite und Fördermittel aus dem Staatshaushaltsplan
 - Zuschüsse zwischen 33 % und 50 % der Investitionskosten
 - Förderfähig sind Güterumschlagsanlagen, Bau logistischer Zentren, sonstige Maßnahmen zur Abwicklung des Gütertransportes

- Bund: Förderinstrumente für den kombinierten Verkehr und die „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen“
 - Neu-, Ausbau und Erweiterung von KV-Umschlaganlagen werden mit bis zu 80 % als nicht rückzahlbarer Zuschuss gefördert
 - Planungskostenpauschale von 10 Prozent

- EU: Connecting Europe Facility (CEF) Programm, Struktur- oder Sozialfond der Europäischen Union, EU-INTERREG Programm



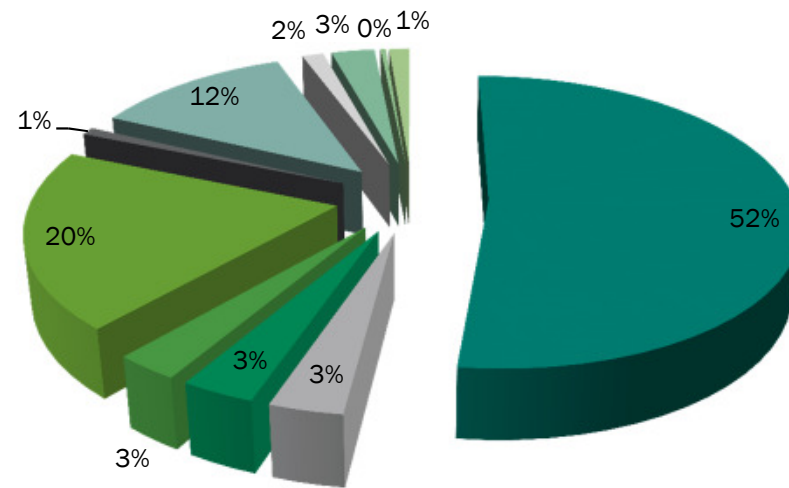
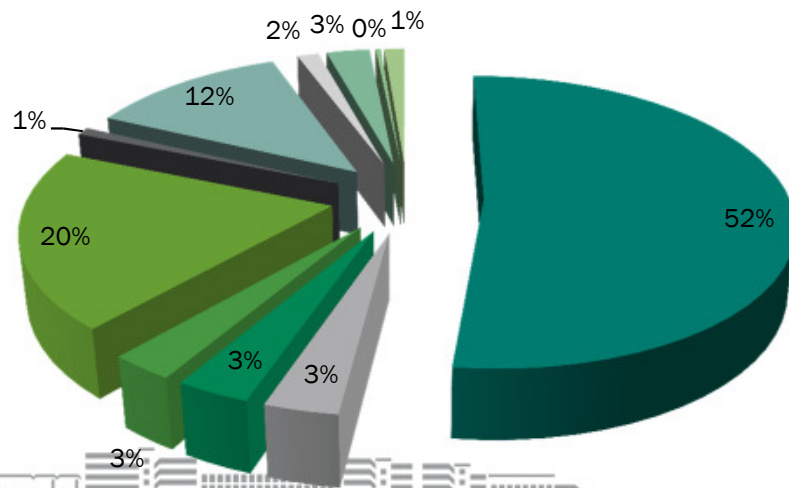
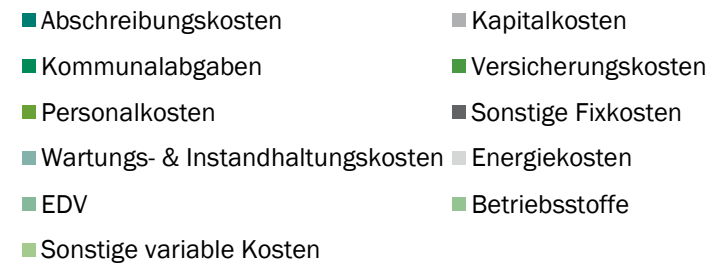
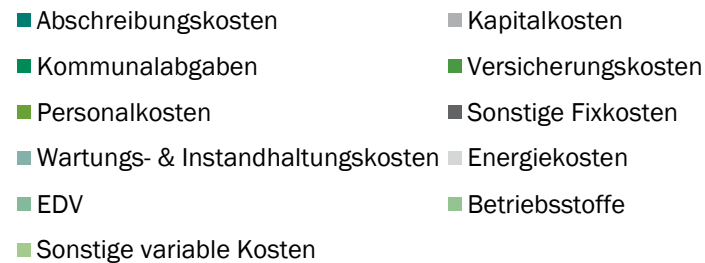
Finanzkonzept – Beispielrechnung (ohne KV Terminal in Eutingen)



Pessimistischer Warenpotenzial, Abschreibung auf 10 Jahre (außer EDV),
Gesamtkapital = Gesamtkosten, Angaben in Jahreswerten, **Förderquote 80 %**

- 1 Schienenportalkräne
- Gesamtkapital 659T € pro Jahr
- Return on Investment 66 %

- 2 Schienenportalkräne
- Gesamtkapital 764T € pro Jahr
- Return on Investment 43 %



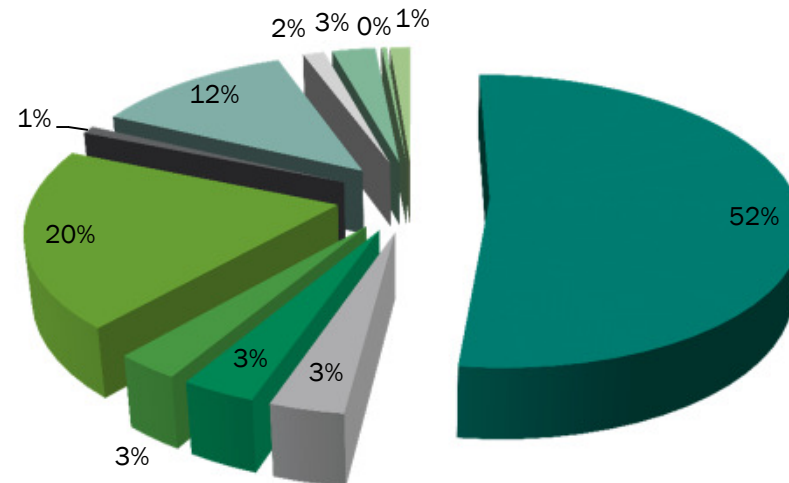
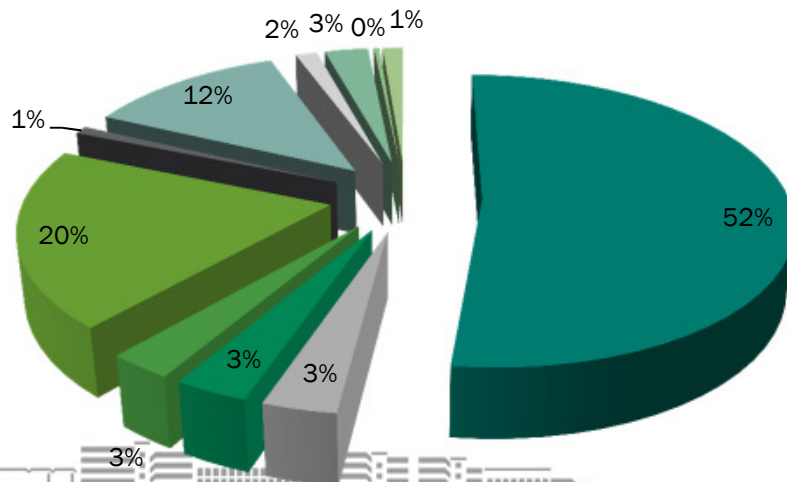
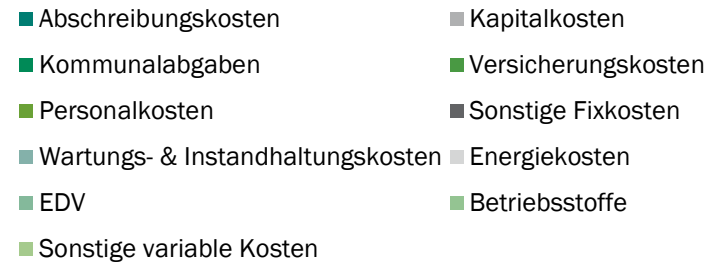
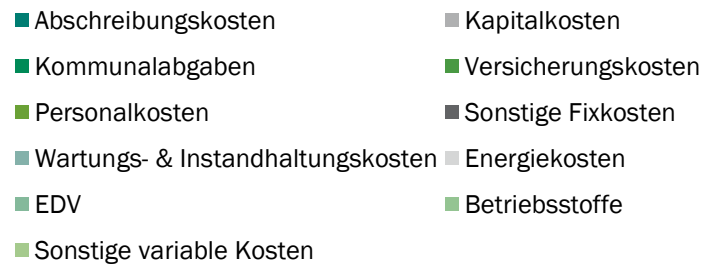
Finanzkonzept – Beispielrechnung (ohne KV Terminal in Eutingen)



Pessimistischer Warenpotenzial, Abschreibung auf 10 Jahre (außer EDV),
Gesamtkapital = Gesamtkosten, Angaben in Jahreswerten, **Förderquote 50 %**

- 1 Schienenportalkräne
- Gesamtkapital 838T € pro Jahr
- Return on Investment 31 %

- 2 Schienenportalkräne
- Gesamtkapital 1.048T € pro Jahr
- Return on Investment 4 %



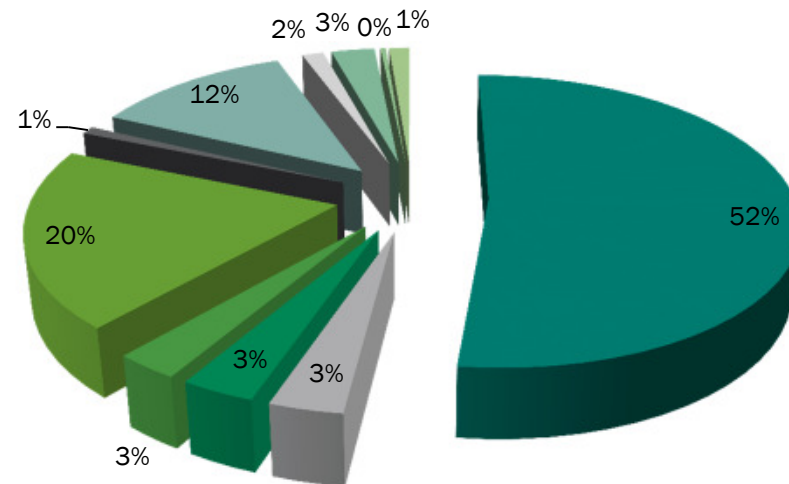
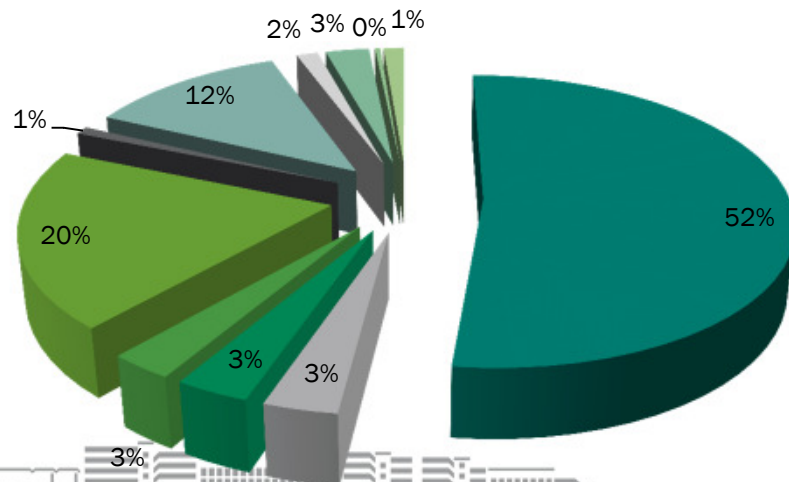
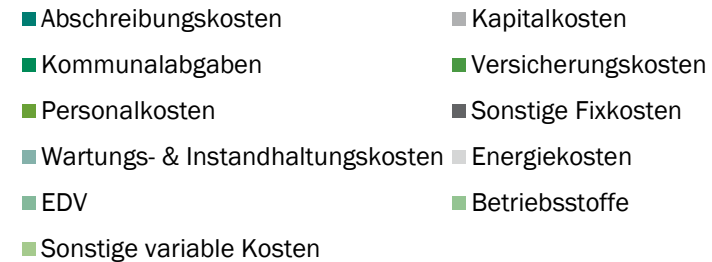
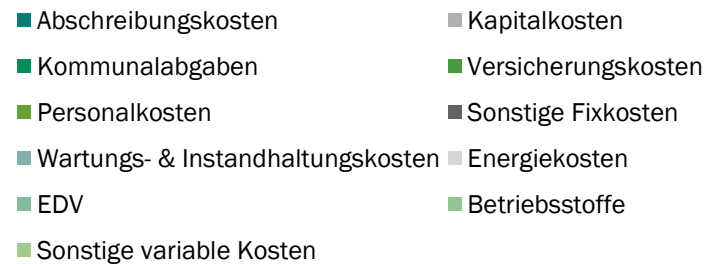
Finanzkonzept – Beispielrechnung (ohne KV Terminal in Eutingen)



Pessimistischer Warenpotenzial, Abschreibung auf 10 Jahre (außer EDV),
Gesamtkapital = Gesamtkosten, Angaben in Jahreswerten, **Förderquote 33 %**

- 1 Schienenportalkräne
- Gesamtkapital 937T € pro Jahr
- Return on Investment 17 %

- 2 Schienenportalkräne
- Gesamtkapital 1.206T € pro Jahr
- Return on Investment -9 %



- Selbst bei vorsichtiger Schätzung ergibt sich ein Potenzial von circa. 30.000 Containern pro Jahr und somit ausreichend für ein intermodales Terminal.
 - Die räumlichen Anforderungen sind gegeben und es besteht ausreichend Platz für notwendige Betriebsmittel und Lagerflächen.
 - Innerhalb dieser Untersuchung hat jedoch nichts dagegen gesprochen, dass bei ausreichender Gütermenge die entsprechenden Frequenzen von Zügen, bzw. der Zu- und Nachlauf der Güter über die Infrastruktur realisiert werden kann.
 - Die betriebswirtschaftliche Analyse vergleichbarer Terminals hat gezeigt, dass ein wirtschaftlicher Betrieb in der Größenordnung des geplanten RiT's möglich ist.
 - Diese Tatsachen machen, auch bei entsprechend konservativer Bewertung, die weitere Planung und Realisierung des RiT sehr empfehlenswert.
- **Die abschließende Bewertung der Aufgabenstellung „Erstellung und Bewertung eines Betreiber-, Verkehrs- und Finanzkonzept für ein zukünftiges intermodales Terminal in Reutlingen fällt aus Sicht des Gutachters positiv aus und mündet in der Empfehlung die Planung und Realisierung des Vorhabens weiter voran zu treiben.**



- Erstgespräche mit potenziellen Investoren/Betreibern
- Gespräche mit Unternehmen/Logistikern zur genaueren Ermittlung des Güterpotenzials
- Gespräch zu Finanzierungsmöglichkeiten des RiT (Fördermittel)

